Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4343**
16. Wahlperiode 19. 02. 2007

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Gehrcke, Paul Schäfer (Köln), Dr. Barbara Höll, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/4122 –

Nutzung des Mitteldeutschen Flughafens Leipzig/Halle für militärische Zwecke

Vorbemerkung der Fragesteller

Aus medialer Berichterstattung und Recherchen von Medieninformationsdiensten ergeben sich konkrete und offenkundig belegbare Anhaltspunkte dafür, dass der Flughafen Leipzig/Halle für eine zunehmende militärische Nutzung vorgesehen ist: Faktisch ist mitten im Leipziger Flughafen eine Militärdrehscheibe mit zivilem Nebenbetrieb entstanden. Der Flughafen fungiert bereits als Kriegsdrehkreuz für die Irak- und Afghanistan-Operationen. Seit dem 23. Mai 2006 lassen die US-amerikanischen Streitkräfte über den Flughafen Leipzig/Halle Passagierflüge für den regelmäßigen Truppenaustausch im Irak und in Afghanistan durchführen. Pro Monat werden bis zu 80 Truppentransportflüge mit ungefähr 160 GIs pro Tag abgefertigt. Die beauftragten Charterfluggesellschaften lassen die Maschinen in Leipzig betanken und führen Crewwechsel durch. Dies stellt eine Konfliktsituation mit dem völkerrechtlich verbindlichen Zwei-plus-vier-Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den vier Mächten dar, da diese Vereinbarung die Stationierung von NATO-Flugzeugen und entsprechendem militärischem Personal auf dem Gebiet der ehemaligen DDR ausschließt.

Die Nutzung für militärische Zwecke hatte schon im März 2006 begonnen, als Bundesverteidigungsminister Franz Josef Jung (CDU) dort, wie berichtet (u. a. Junge Welt vom 24. März 2006), das NATO-Luftdrehkreuz „Strategic Airlift Interim Solution“ (SALIS) eröffnete. Hierbei geht es um die Schaffung „strategischer Lufttransportkapazitäten für die Streitkräfte“. Im Rahmen von SALIS wird der Flughafen Leipzig/Halle seit dem 23. März 2006 von der NATO für den schnellen Transport übergroßer Ladungen als Basis zweier russischer Großraum-Transportflugzeuge vom Typ Antonow An-124 genutzt. Vier weitere Maschinen stehen für eine Stationierung bereit. Die Ruslan SALIS GmbH baut hierzu ein eigenes Gelände mit Hangars aus. Die Großraumtransporter des Typs Antonow An-124-100 würden vorrangig für militärische Materialtransporte eingesetzt. Beim militärischen Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle spielt die Deutsche-Post-Tochter DHL eine wichtige Rolle. Die Deutsche Post wird für die Bundeswehr künftig weltweit Ausrüstungsgegenstände, Sanitätsmaterial und Verbrauchsgüter sowie eilige Dokumente transportieren. Die Kooperation ist Teil einer strategischen Partnerschaft zwischen Bundesregierung und Wirt-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 16. Februar 2007 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

schaft, die der Auf- und Ausrüstung der Bundeswehr für Kriegseinsätze dient. Eine Beladung vor Ort mit militärischem Gerät werde nicht ausgeschlossen.

Trotz der zahlreichen detaillierten Informationen wird die militärische Nutzung des Flughafens Leipzig/Halle weiterhin bestritten. In der Beantwortung einer Petitionseingabe wurde einer Leipziger Bürgerin am 9. November 2006 durch den Petitionsausschuss geantwortet: „Eine militärische Nutzung des Flughafens Leipzig/Halle findet nicht statt.“ (Pet 1-16-14-5621-008366 – NATO-Infrastruktur).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Bei der Strategic Airlift Interim Solution (SALIS) handelt es sich nicht um ein NATO-Projekt. Vielmehr beteiligen sich daran derzeit 17 NATO- bzw. EU-Staaten, die aufgrund eigener nationaler Entscheidungen durch SALIS ihr Fähigkeitsdefizit im strategischen Lufttransport übergangsweise decken. Die Nationen entscheiden zudem souverän, wo für ihre Aufträge die Be- und Entladungen zu erfolgen haben; diese müssen nicht zwingend in Leipzig/Halle erfolgen. Daraus folgt, dass die Aussage, der Flughafen Leipzig/Halle werde von der NATO für den schnellen Transport übergroßer Ladungen genutzt, in ihrer Allgemeinheit nicht zutrifft.

Die Nutzung des Flughafens Leipzig/Halle erfolgt durch international zugelassene zivile Fluggesellschaften. Technische Zwischenlandungen ziviler Flüge, z. B. zum Betanken oder für Zwecke des Catering, bedürfen keiner Genehmigung und sind in den Antworten des Luftfahrt-Bundesamtes nicht berücksichtigt, da über diese keine einschlägigen Informationen vorliegen. Über die Zweckbestimmung von Flugbewegungen und unternehmerische Ziele von Fluggesellschaften sowie über Art und Anzahl der jeweiligen Fluggäste und der zu transportierenden Fracht liegen der Bundesregierung keine Informationen vor, da diesbezüglich keine Auskunftspflicht der Fluggesellschaften besteht.

1. Inwieweit trifft es zu, dass seit Frühjahr 2006 Transportflugzeuge Antonow 124, die für NATO-Einsätze vorgesehen sind, dauerhaft auf dem Flughafen Leipzig/Halle stationiert sind?

Es ist zutreffend, dass seit März 2006 zwei Transportflugzeuge Antonov 124-100 dauerhaft auf dem Flughafen Leipzig/Halle stationiert sind. Sie stehen den teilnehmenden Nationen zur Deckung ihres strategischen Lufttransportbedarfs abrufbereit zur Verfügung.

2. Welcher Befehlsstruktur werden diese NATO-Flugzeuge bei ihren Einsätzen unterstehen?

Es handelt sich nicht um NATO-Flugzeuge. Dementsprechend unterstehen sie keiner Befehlsstruktur. Sie werden im Rahmen von üblichen zivilen Verträgen eingesetzt. Die Nutzung der Luftfahrzeuge wird lediglich durch ein multinationales Koordinierungselement der Partnernationen gesteuert.

3. Welchen rechtlichen Status haben die in Leipzig dauerhaft stationierten Flugzeuge nach deren Stationierung bzw. während ihres Einsatzes im Rahmen der NATO-Einsätze?

Die Transportflugzeuge Antonov 124-100 sind zivile Flugzeuge gewerblicher Luftfahrtgesellschaften. Sie werden ausschließlich unter Beachtung internationaler luftverkehrsrechtlicher Bestimmungen betrieben und eingesetzt.

4. Welchen rechtlichen Status haben die Besatzungen dieser Transportflugzeuge?

Die Besatzungen der Transportflugzeuge Antonov 124-100 haben jederzeit den Status von zivilen Angestellten gewerblicher Luftfahrtgesellschaften.

5. Welche Art von Luftfrachten transportieren sie, wer sind die Adressaten, Auftraggeber der Fracht, und von wem wird die Fracht bezahlt?

Auftraggeber und Adressaten für Lufttransporte mit Antonov 124-100 sind die an SALIS teilnehmenden Nationen, die auch die jeweils durch sie verursachten Kosten tragen. Hinsichtlich der Fracht kann die Bundesregierung nur Angaben zur deutschen Nutzung machen.

Für Deutschland wurden im Wesentlichen mit Antonov 124-100 transportiert:

- Hubschrauber,
- Container, dabei zu einem großen Teil Sanitätscontainer,
- Fahrzeuge, einschließlich der Rückführung von Schadfahrzeugen,
- Versorgungsgüter aller Art sowie
- Verpflegung, Trinkwasser und Zeltmaterial.

6. Wie häufig und von welchen NATO-Staaten wurden die Antonow 124-100 zwischen März 2006 und Dezember 2006 angefragt (bitte aufgeschlüsselt nach Monaten und Staaten)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor. Die Nutzung erfolgt in jeweiliger nationaler Verantwortung der Teilnehmer. Wegen fehlender Zuständigkeit führt Deutschland hierüber keine Übersichten.

7. An wie vielen Tagen waren mehrere Antonow 124-100 gleichzeitig im Einsatz (bitte aufschlüsseln nach Anzahl)?

Hierzu liegen der Bundesregierung ebenfalls keine über die nationale Nutzung hinaus gehenden Angaben vor. Es ist lediglich bekannt, dass während der Verlegung/Rückverlegung EUFOR RD CONGO nahezu täglich mehrere Antonov 124-100 eingesetzt waren.

8. Hat Deutschland die vertraglich zugesicherten und bezahlten 750 Flugstunden für das Jahr 2006 ausgeschöpft?

Ja.

9. Wie groß war die durchschnittliche Auslastung der Antonow 124-100 bei ihren Einsätzen im deutschen Auftrag (bitte in Prozent der maximalen Kapazität)?

Eine durchschnittliche Auslastung bezogen auf die maximale Kapazität lässt sich nicht ermitteln. Die tatsächlich nutzbare Kapazität kann nur für jeden einzelnen Flug festgestellt werden, da sie von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst wird (z. B. Infrastruktur Start- und Zielflughafen, Flugroute, Betankungsmöglichkeiten, Wettereinflüsse). Darüber hinaus kann bei relativ geringer Masse der Fracht auch das Volumen der limitierende Faktor sein (z. B. Hubschraubertransport).

10. Welche Ziele wurden 2006 von den Antonow 124-100 angeflogen (bitte unter Angabe des auftraggebenden Staates)?

Es können durch die Bundesregierung lediglich Angaben zur deutschen Nutzung gemacht werden; es wurden angeflogen:

- Südafrika,
- Norwegen,
- Pakistan,
- Afghanistan,
- Tadschikistan,
- Gabun,
- Demokratische Republik Kongo,
- Kap Verde,
- Djibouti und
- Zypern.

11. Wie oft wurden die Antonow 124-100 von der Bundeswehr im Rahmen der EU-Militärmission EUFOR Congo in Anspruch genommen?

Es erfolgten 27 Flüge zwischen Deutschland und der Demokratischen Republik Kongo und Gabun. Darüber hinaus wurden 24 Shuttle-Flüge zwischen Libreville (GAB) und Kinshasa (COD) durchgeführt.

12. Über welche Erkenntnisse verfügt die Bundesregierung hinsichtlich der Eigentums- und Beteiligungsverhältnisse des die Stationierung der Antonow-Flugzeuge betreibenden Unternehmens RUSLAN Salis GmbH mit Sitz in Leipzig?

Die den Einsatz koordinierende RUSLAN SALIS GmbH gehört als Tochter der Volga Dnepr Airlines (VDA) der Volga Dnepr Group an. Unter dem Dach der RUSLAN SALIS GmbH kooperiert VDA mit Antonov Airlines aus der Ukraine. Nähere Einzelheiten zum Innenverhältnis liegen nicht vor.

13. Inwieweit trifft es zu, dass die Deutsche-Post-Tochter DHL sich im Jahre 2002 vertraglich dazu verpflichtet hat, den Lufttransport von militärischen Ausrüstungsgegenständen der Bundeswehr (nach Informationen von german-foreign-policy vom 23. Oktober 2006) innerhalb weltweiter Einsatzgebiete zu übernehmen, und auf welcher rechtlichen Grundlage geschieht diese zivilmilitärische Kooperation?

Es trifft zu, dass im Jahr 2002 mit der Firma DHL nach entsprechender öffentlicher Ausschreibung Rahmenverträge über die weltweite Beförderung von Paketen und Expresssendungen sowie für die Feldpostversorgung (Karten, Briefe und Pakete) und die Dienstpost einschließlich des dringenden Sofortbedarfs (z. B. Medikamente und Ersatzteile) für die Einsatzgebiete in Ex-Jugoslawien geschlossen wurden. Gegenstand dieser Verträge ist und war jedoch nicht der Transport von militärischen Ausrüstungsgegenständen.

Rechtsgrundlage für die Transportleistungen der Firma DHL sind zivilrechtliche Verträge. Die Bundeswehr kann notwendigen Bedarf über Leistungen der gewerblichen Wirtschaft decken, wenn ihre eigenen Ressourcen nicht ausreichen. Die Bundeswehr ist dann öffentlicher Auftraggeber und schließt Verträge grundsätzlich nach Durchführung eines Vergabeverfahrens.

14. Inwieweit trifft es zu, dass die Bundesregierung die Privatisierung des Transportes des gesamten Bundeswehrnachschubs einschließlich von Munition und Waffen für Auslandseinsätze der Streitkräfte plant (nach Informationen von german-foreign-policy vom 23. Oktober 2006 mit Bezug auf Artikel im Handelsblatt vom 20. Oktober 2005)?

Generell kommen Kooperationen dort in Betracht und werden auch im Einzelfall geprüft, wo Serviceaufgaben in eigenen zivilen oder militärischen Strukturen erledigt werden. Die breite Palette der in Planung, Umsetzung oder Betrieb befindlichen ÖPP-Projekte macht dies deutlich. Grenzen der Kooperationsmöglichkeit und -fähigkeit werden dort erreicht, wo eine Kooperation im Vergleich zu einer Eigenlösung unwirtschaftlich ist oder wo übergeordnete Interessen, wie zum Beispiel Sicherheitserwägungen, eine Kooperation ausschließen. Derzeit wird untersucht, ob Material der Bundeswehr nicht wirtschaftlicher durch einen Kooperationspartner gelagert und transportiert werden könnte. Ein entsprechendes Interessenbekundungsverfahren ist in Vorbereitung und soll noch in diesem Jahr abgeschlossen werden.

15. Inwieweit trifft es zu, dass die DHL die Verlegung ihres Luftdrehkreuzes vom Flughafen Brüssel nach Leipzig/Halle plant bzw. bereits beschlossen hat?

Nach Kenntnis der Bundesregierung hat sich die Deutsche Post World Net im Jahre 2005 entschieden, das europäische Luftdrehkreuz ihrer Express- und Logistiktochter DHL von Brüssel an den Flughafen Leipzig/Halle zu verlegen.

16. Welche Rolle spielte die verstärkte Nutzung des Flughafens Leipzig/Halle aufgrund von SALIS und durch die US-amerikanischen Fluggesellschaften, die Personal und Gerät im Auftrag der US-Streitkräfte transportieren, bei der Entscheidung für den Neubau der Start- und Landebahn Süd?

Die Nutzung des Flughafens Leipzig/Halle durch SALIS oder amerikanische Luftfahrtunternehmen spielte keine Rolle bei der Entscheidung für den Neubau der Start- und Landebahn Süd. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld“ sind alle gemäß Planungsrecht relevanten Aspekte zum Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens gemacht worden. Ein Flughafen steht generell allen zivilen Luftfahrtunternehmen offen, unabhängig vom Auftraggeber.

17. Ist die Information zutreffend, dass Verhandlungen über eine eventuelle Luftfahrtkooperation zwischen dem westeuropäischen Rüstungskonzern EADS und dem russischen Unternehmen „Irkut“ stattfinden mit der Absicht, den Flughafen Leipzig/Halle zum gemeinsamen Drehkreuz zu entwickeln (nach Informationen von german-foreign-policy vom 23. Oktober 2006)?

Der Bundesregierung ist bekannt, dass es zwischen der EADS und dem russischen Unternehmen Irkut Kontakte über eine mögliche Zusammenarbeit im Bereich des zivilen Flugzeugbaus und damit unabhängig vom Flughafen Leipzig/Halle gibt. Über Details der Gespräche zwischen den Unternehmen liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

18. In wessen Auftrag fliegt World Airways und welche Art von Fracht transportiert sie?

World Airways hat in 2006 und 2007 vom Luftfahrt-Bundesamt diverse Einfluggenehmigungen für zivile Flüge erhalten. Die Flüge wurden vorwiegend als Subcharter für zivile Luftfahrtunternehmen durchgeführt. Über die Art der Fracht liegen der Bundesregierung keine Angaben vor. Keiner dieser Flüge ging über den Flughafen Leipzig/Halle.

World Airways fliegt darüber hinaus im Auftrag des amerikanischen Verteidigungsministeriums. Es erfolgen technische Zwischenlandungen in Leipzig/Halle. Informationen über die transportierte Fracht dieser militärischen Flüge liegen nicht vor.

19. In wessen Auftrag fliegt North American Airlines und welche Fracht transportiert sie?

North American Airlines hat seit April 2005 keine Einfluggenehmigungen beantragt.

20. In wessen Auftrag fliegt Gemini Airlines und welche Fracht transportiert sie?

Gemini Airlines ist der Bundesregierung nicht bekannt. Das Luftfahrtunternehmen Gemini Air Cargo jedoch hat in 2006 und 2007 vom Luftfahrt-Bundesamt diverse Einfluggenehmigungen für zivile Flüge erhalten. Die Flüge erfolgten überwiegend als Subcharter für zivile Luftfahrtunternehmen, teilweise auch über den Flughafen Leipzig/Halle. Über die Art der Fracht liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

21. Werden über den Flughafen Leipzig/Halle US-Soldaten in den Irak und nach Afghanistan transportiert?

22. Falls ja, handelt es sich um Kombattanten für den Anmarsch ins irakisch-afghanische Kampfgebiet?

Vorauszuschicken ist, dass die Einsätze im Irak und Afghanistan sowohl geografisch als auch operativ klar zu trennen sind, und es sich keinesfalls um ein geschlossenes „irakisch-afghanisches Kampfgebiet“ handelt.

Nach Auskunft des Flughafens werden im Auftrag der USA-Regierung Angehörige der USA-Streitkräfte in die USA zum Heimaturlaub oder aus dem Heimaturlaub in die USA zurück zum Stationierungsort geflogen. Dabei handelt es sich um so genannte Urlaubsflüge.

23. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, ob konkret am 23. Mai 2006 sowie am 4. Juni 2006 vom Flughafen Leipzig/Halle aus ein als zivil ausgewiesenes US-Flugzeug des Typs MD-11, vom Pentagon bei „World Airways“ (dem unter privater Flagge firmierenden größten Militär-Logistiger der USA) gechartert, in Richtung Kuwait startete, welches in der so genannten Couch-Version bis zu 400 Passagiere an Bord nehmen kann, und etwa 400 US-Kombattanten in die Kriegsgebiete des Mittleren Ostens über den Flughafen Leipzig/Halle beförderte?

Die aufgeführten Flüge der Fluggesellschaft „World Airways“ fanden statt. Über die Version des Luftfahrzeuges sowie Status der Fluggäste und ihren Ver-

wendungszweck im Ausland liegen der Bundesregierung keine Informationen vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

24. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, ob über Kuwait und Bangor die Nachschubkoordination für die Irak- und Afghanistankriege läuft und ob „World Airways“ die bislang in Shannon (Irland) eingelegten „Versorgungsstopps“ wegen der günstigeren Entfernung zu den genannten Kampfgebieten fernerhin auf dem Flughafen Leipzig/Halle vornehmen will?

Zum ersten Teil der Frage: Nein.

Zum zweiten Teil: World Airways hat in der Vergangenheit die Absicht erklärt, den Flughafen Leipzig/Halle zukünftig stärker für Zwischenstopps zu nutzen.

25. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über den zu erwartenden Anstieg des Flugaufkommens vor, sollten ab 1. Juli 2006 monatlich bis zu 160 Start- und Landemanöver im Zusammenhang mit den Aktivitäten der US-amerikanischen Fluggesellschaft „World Airways“ stattfinden?

Ab Juli 2006 war eine monatliche Zahl von 50 bis 80 Einflügen der World Airways in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland vorgesehen. Weitere Erkenntnisse liegen der Bundesregierung hierzu nicht vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 24 verwiesen.

26. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass sich auf dem Flughafen Leipzig/Halle seit geraumer Zeit sukzessive eine Militarisierung der Fluglogistik vollzieht und die reale Gefahr besteht, dass der Flughafen Leipzig/Halle zunehmend als Ersatz für die aufgegebenen Nachschubzentren bzw. Umschlagplätze Frankfurt am Main (Rhein-Main-Airbase), Airbase Ramstein und Shannon in Irland dient?

Wie viele Starts von Maschinen, die nach Oman, Kuwait, Saudi Arabien, Usbekistan, Afghanistan und Irak fliegen, finden täglich statt?

Zum ersten Teil der Frage: Nein.

Zum zweiten Teil: Nach Feststellungen der Deutschen Flugsicherung (DFS) fanden im Jahr 2006 folgende Flugbewegungen vom Flughafen Leipzig/Halle nach Oman, Kuwait, Saudi Arabien, Usbekistan, Afghanistan und Irak statt:

- Januar: 0
- Februar: 1
- März: 0
- April: 0
- Mai: 1
- Juni: 1
- Juli: 39
- August: 51
- September: 61
- Oktober: 78
- November: 67
- Dezember: 34.

27. Um wie viele Nachtstarts handelt es sich aktuell?

Unter den in der Antwort zu Frage 26 genannten Flügen waren 48 Nachtstarts (zwischen 22 und 6 Uhr) zu verzeichnen.

28. Wie viele Nachtstarts sind nach Erkenntnis der Bundesregierung künftig vorgesehen?

Die Bundesregierung verfügt über keine Erkenntnisse zu zukünftigen Planungen in Bezug auf Nachtstarts am Flughafen Leipzig/Halle.

29. Stellen nach Auffassung der Bundesregierung der Transport von Soldaten sowie die Verfrachtung von militärischen Gütern in eine Kriegsregion, unabhängig davon, ob es sich um eine zivile oder militärische Transportbereitschaft handelt, eine militärische Nutzung des genannten Flughafens dar?

30. Im Falle einer Verneinung: Nach welchen Kriterien ordnet die Bundesregierung diese Aktivitäten unter der Rubrik „zivil“ ein?

Die Fragen 29 und 30 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein ziviler Flughafen kann auch für militärische Flugbewegungen genutzt werden. Inwieweit Truppentransporte und Transporte militärischen Geräts als militärische Nutzung gewertet werden können, hängt vom Einzelfall ab. Nach Auffassung der Bundesregierung können solche Transporte gegebenenfalls als militärische Nutzung gewertet werden.

31. Über welche Erkenntnisse hinsichtlich einer erhöhten Lärmbelästigung verfügt die Bundesregierung und welche Konsequenzen zieht sie daraus insbesondere für das Umland des Mitteldeutschen Flughafens Leipzig/Halle?

32. Sind aufgrund der erhöhten Lärmbelästigung durch das anwachsende Flugaufkommen, insbesondere die Nachtflugnutzung, besondere Lärmschutzmaßnahmen für die anwohnende Bevölkerung vorgesehen, und um welche Art von Maßnahmen handelt es sich?

Die Fragen 31 und 32 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld vom 4. November 2004, liegt eine Umweltverträglichkeitsprüfung zu Grunde. Im Rahmen dieser Umweltverträglichkeitsprüfung wurden auch ein „Lärmphysikalisches Gutachten zum Antrag auf Feststellung des Plans“ erstellt und die durch den Ausbau zu erwartenden Lärmbelastungen ermittelt.

Die Lärmbelastungen dürfen sich nur in dem im Planfeststellungsbeschluss festgelegten zulässigen Rahmen bewegen. Insofern ergeben sich aus den erhöhten Lärmbelästigungen keine Konsequenzen für das Umland des Flughafens Leipzig/Halle.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 für den Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle legt umfangreiche Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm fest. Das Nachtschutzgebiet ist in seiner flächenmäßigen Ausdehnung (circa 44 km × 6 km) beispielgebend für die Bundesrepublik Deutschland. Im

Nachtschutzgebiet ist der Betreiber des Flughafens verpflichtet, für Schlafräume Schallschutzvorrichtungen zu finanzieren, die nach den neuesten Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung eine ausreichende gesundheitliche Vorsorge gewährleisten. Der Flughafen ist auch verpflichtet, jährlich die Einhaltung der Schutzziele anhand der tatsächlichen Flugbewegungen durch kontinuierliche Messungen und Berechnungen nachzuprüfen.

Daneben legt das novellierte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, das vom Deutschen Bundestag im Dezember 2006 in 2. und 3. Lesung verabschiedet worden ist, Ansprüche auf baulichen Schallschutz für Wohngebäude in fluglärmbelasteten Bereichen des Umlandes aller größeren Flugplätze in Deutschland fest.

33. Inwiefern steht diese militärische Nutzung mit dem Zwei-plus-Vier-Vertrag vom 12. November 1990 zur Wiedervereinigung Deutschlands, insbesondere mit seinem Artikel 5, im Einklang, wonach ausländische Truppen nicht auf dem Territorium der ehemaligen DDR stationiert oder dorthin verlegt werden dürfen?

Nach Artikel 5 Abs. 3 Satz 3 des Vertrages über die abschließende Regelung in Bezug auf Deutschland vom 12. September 1990 werden ausländische Streitkräfte und Atomwaffen oder deren Träger im Gebiet der ehemaligen DDR und Berlin weder stationiert noch dorthin verlegt. Die zu dieser Bestimmung vereinbarte Protokollnotiz sieht vor, dass Fragen in Bezug auf die Anwendung des Wortes „verlegt“, wie es im letzten Satz von Artikel 5 Abs. 3 gebraucht wird, von der Bundesregierung in einer „vernünftigen und verantwortungsbewussten Weise“ entschieden werden, wobei sie „die Sicherheitsinteressen jeder Vertragspartei, wie dies in der Präambel niedergelegt ist“, berücksichtigen wird.

Die Nutzung der auf dem Flughafen Leipzig/Halle bereitgehaltenen Antonov 124-100 und des Flughafengeländes zur Be- und Entladung militärischen Gerätes und Personals für die 17 Unterzeichnerstaaten der NATO und der EU stellt weder eine Stationierung noch eine Verlegung im Sinne von Artikel 5 Abs. 3 Satz 3 des Vertrages vom 12. September 1990 dar.

Bei den Antonov 124-100 handelt es sich um zivile Luftfahrzeuge mit ziviler Besatzung, die ihren zivilen Status behalten und ausschließlich nach zivilen Standards und Vorschriften betrieben werden.

Die Nutzung des Flughafens Leipzig/Halle als Be- oder Entladeort durch andere beteiligte Nationen ist als denkbarer Einzelfall zu betrachten. In jedem Fall sind Zoll- sowie sonstige Ein- und Ausfuhrbestimmungen zu beachten.

Auch im Falle, dass militärisches Gerät durch ausländische Soldaten nach Leipzig verbracht und in die Antonov 124-100 verladen würde, um alsbald in einen Drittstaat transportiert zu werden, läge keine Verletzung des Vertrages vom 12. September 1990 vor. Artikel 5 Abs. 3 Satz 3 des Vertrages bezieht sich auf Streitkräfteaufenthalte, die auf eine gewisse Dauer angelegt sind, und schließt vorübergehende Aufenthalte ausländischer Soldaten in Berlin und in den neuen Bundesländern nicht aus. Eine Stationierung oder Verlegung wäre in einem solchen Vorgang nicht zu sehen. Der Transport nuklearer, chemischer oder biologischer Waffen oder ihrer Träger ist jedoch ausgeschlossen.

Bei keiner der in der Anfrage angesprochenen Aktivitäten handelt es sich gegebenenfalls um die Stationierung ausländischer Streitkräfte im Gebiet der ehemaligen DDR und Berlin oder die Verlegung dorthin.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung sowie auf die Antworten zu den Fragen 2 bis 5 verwiesen.

34. Welche Präventionsmaßnahmen zum Schutz der Bevölkerung hat die Bundesregierung ergriffen, um einer durch die militärische Nutzung des Flughafens, insbesondere der besonderen Funktion für die Krisenregionen Irak und Afghanistan, wachsenden Gefahr terroristischer Anschläge für die Anwohner des Flughafens zu begegnen?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, dass aus der in der Anfrage thematisierten Nutzung des Flughafens „eine wachsende Gefahr terroristischer Anschläge für die Anwohner des Flughafens“ folgt, die besondere Maßnahmen zum Schutz der Anwohner erfordern würde.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333